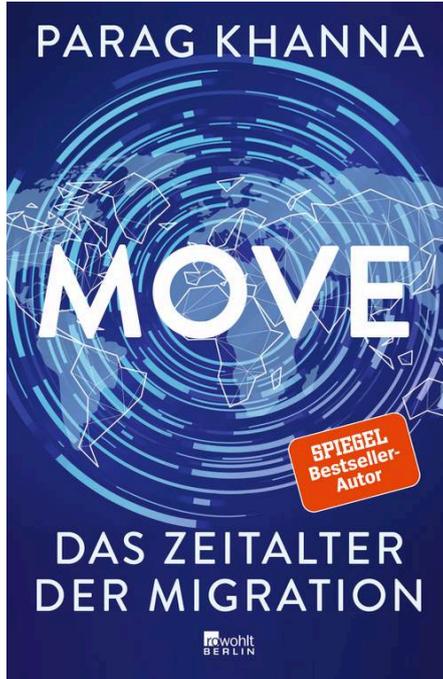


# Leseprobe aus:



ISBN: 978-3-7371-0115-8

Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf [www.rowohlt.de](http://www.rowohlt.de).

Parag Khanna

**Move**

**Das Zeitalter der Migration**

Aus dem Englischen von Norbert  
Juraschitz und Karsten Petersen

Rowohlt · Berlin

Deutsche Erstausgabe  
Veröffentlicht im Rowohlt · Berlin Verlag, April 2021  
Copyright © 2021 by Rowohlt · Berlin Verlag GmbH, Berlin  
Die britische Ausgabe erscheint im Herbst 2021  
im Verlag Weidenfeld & Nicolson, London, die  
amerikanische Ausgabe im Verlag Scribner, New York.  
Copyright © 2021 by Parag Khanna  
Copyright © 2021 by Hybrid Reality Pte. Ltd  
Satz aus der Arno Pro bei Dörlemann Satz, Lemförde  
Druck und Bindung CPI books GmbH, Leck, Germany  
ISBN 978-3-7371-0115-8

Die Rowohlt Verlage haben sich zu einer nachhaltigen  
Buchproduktion verpflichtet. Gemeinsam mit unseren Partnern  
und Lieferanten setzen wir uns für eine klimaneutrale  
Buchproduktion ein, die den Erwerb von Klimazertifikaten  
zur Kompensation des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes einschließt.  
[www.klimaneutralerverlag.de](http://www.klimaneutralerverlag.de)

## Vorwort

Der April 2020 wird für alle Zeiten als der Monat in Erinnerung bleiben, in dem die Welt stillstand. Zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit hat beinahe die gesamte Weltbevölkerung ein und dieselbe Maßnahme durchgeführt: den großen Lockdown. So gut wie alle Büros und Geschäfte waren geschlossen, Straßen und Parks wie leergefegt. Autos, Züge und Flugzeuge saßen nutzlos fest. Ziegen, Rehe, Füchse, Wildschweine, Enten, Kängurus und sogar Pinguine streunten munter durch sonst geschäftige Städte, von Edinburgh und Paris bis nach Kapstadt und Canberra. Die Zeitschrift *The Economist* fasste das alles mit einem einzigen Wort zusammen: «Geschlossen».

Der weltweite Lockdown forderte von Milliarden Menschen auf der ganzen Welt einen schmerzlichen Tribut. Mehr als eine Million fielen dem Coronavirus zum Opfer, manche Überlebende<sup>1</sup> werden womöglich für den Rest ihres Lebens an Spätfolgen leiden. Die Arbeitsplätze von über drei Milliarden Menschen waren lahmgelegt; Hunderte Millionen von Menschen verloren praktisch von heute auf morgen ihre Arbeit. Das Einfrieren der Lieferketten schuf Engpässe bei chirurgischen Masken, Lebensmittel verrotteten auf den Bauernhöfen, und die internationale Schifffahrt stand still. Millionen Menschen sind womöglich an Hunger und Unterernährung gestorben. Weltweit saßen 90 Prozent der Schüler zu Hause, viele hatten weder eine geeignete Internetverbindung noch Bücher oder gar Lehrer.

Der Lockdown hat auch die Weltwirtschaft in die Knie gezwungen. Unzählige Unternehmen, von Fluglinien über Autohändler bis hin zu Ladengeschäften und Restaurants, mussten Insolvenz anmelden. Die Ölförderung überstieg so sehr die Nachfrage, dass der Preis

zeitweise ins Negative fiel. Die größten internationalen Veranstaltungen, etwa die Olympischen Spiele und die World Expo, wurden verschoben. Mehr als die Hälfte der Länder beantragte beim Internationalen Währungsfonds (IWF) Notkredite, während Dutzende darüber hinaus auf eine Aussetzung der Schuldentzahlungen angewiesen waren. Um den Rückgang der Wirtschaft zu bekämpfen, der das Ausmaß der Weltwirtschaftskrise von 1929 bei weitem überstieg, entfachten Zentralbanken und Staatskassen einen regelrechten Geld-Tsunami: knapp 10 Billionen Dollar an Darlehen für Unternehmen, Zuschüsse für Familien und andere Maßnahmen, um die Wirtschaft anzukurbeln.

Die vielleicht größte Ironie des Lockdowns liegt in der Tatsache, wie selbstverständlich die beinahe reibungslose weltweite Mobilität für uns geworden ist. Das Jahr 2019 war ein Rekordjahr für den Tourismus, mit weltweit über 1,5 Milliarden internationalen Flugreisenden – die bislang höchste Zahl. Mehr als 275 Millionen Menschen wurden als internationale Migranten bezeichnet, von indischen Bauarbeitern und philippinischen Kindermädchen in Dubai bis hin zu amerikanischen leitenden Angestellten und Englischlehrern in ganz Asien – ebenfalls ein Rekord. Und dann hörte alles auf.

Der Lockdown sorgte für eine plötzliche Neuordnung der Weltbevölkerung. Aus jedem Winkel der Welt kehrten Touristen, Studenten und im Ausland lebende Bürger in das Land ihrer Geburt oder Nationalität zurück. Europäische Länder schickten Flugzeuge nach Afrika und Lateinamerika, um ihre Staatsbürger ins Land zurückzuholen. Asiatische Studierende besorgten sich One-Way-Tickets, um aus den USA, Großbritannien oder Australien nach Hause zurückzukehren. Über 200 000 indische Arbeiter wurden aus Golf-Ländern wie Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten

ausgeflogen. Diese beispiellose Rückführung von Menschen setzte künstlich Aufenthaltsort und Staatsbürgerschaft neu ins Verhältnis. Wohl zum ersten Mal seit Menschengedenken war fast die ganze Weltbevölkerung «zu Hause».

Wie geht es weiter? Werden die Menschen zu Hause bleiben, dorthin zurückkehren, wo sie vor Beginn der Pandemie waren, oder sich ein neues Ziel suchen? Wir können schon deshalb nicht davon ausgehen, dass der Weltzustand vor Covid-19 wiederhergestellt wird, weil ein so großer Teil unseres privaten und beruflichen Lebens ebenso wie Gesellschaft, Wirtschaft und Regierung auf *Mobilität* angewiesen sind: unsere Bewegung innerhalb der Städte und von einer zur anderen, national wie international. Ein gewaltiger Anteil der Weltwirtschaft und der globalen Lieferketten funktioniert nur dann, wenn Menschen *mobil* sein dürfen. Wenn man auf dem Fahrrad aufhört zu treten, kippt es irgendwann um. Unsere Zivilisation ist dieses Fahrrad. Und wir werden eifrig treten.

Revolutionäre Momente wirken sich über Jahrzehnte hinweg aus. Die Geschichte ist voller seismischer, weltweiter Störungen: Pandemien und Seuchen, Kriege und Völkermorde, Hungersnöte und Vulkanausbrüche. Und immer wieder nach großen Katastrophen zwingt uns unser Überlebensinstinkt, den Ort zu wechseln.

Die Menschheit tritt derzeit das umfassendste Experiment an, das sie jemals an sich selbst durchgeführt hat: Nachdem sich die Pandemie zurückgezogen hat, werden Grenzen wieder geöffnet, und Menschen sind wieder unterwegs. Welche Orte werden sie verlassen, und wo werden sie versuchen, sich neu anzusiedeln? Wo *sollte* die Menschheit überhaupt leben? Wie kommen wir alle am besten mit dem unendlich komplexen Wechselspiel von politischen Unruhen und Wirtschaftskrisen, techno-

logischen Innovationen und Klimawandel, demographischen Ungleichheiten und pandemischer Paranoia zu recht? Die Antwort auf diese Fragen lässt sich in einem Wort zusammenfassen: *Mobilität*.

Die Weltkarte der Menschheit ist nicht für alle Zeiten festgelegt; sie ist es heute nicht, und sie war es nie gewesen. In diesem Buch möchte ich Szenarien radikaler Veränderungen in unserer geographischen Zukunft durchspielen – auch was Ihren eigenen Ort auf der nächsten Weltkarte der Menschheit angeht.

## **Einleitung: Wo werden Sie im Jahr 2050 leben?**

Anfang der 2010er Jahre stellten mein Freund und Kollege Greg Lindsay und ich uns die Frage: «Wo werden wir im Jahr 2050 leben?» Die Antwort könnte einfach lauten: in hochtechnisierten städtischen Umgebungen. Aber in welchen? Manche von ihnen werden Opfer einer räuberischen Regierung und der Überwachung von Unternehmen sein, während andere es den Bewohnern gestatten werden, eine gewisse Privatsphäre zu bewahren. Manche werden in Regionen liegen, die vom Klimawandel relativ unberührt bleiben, während andere inzwischen möglicherweise bereits untergegangen sind. Manche Gebiete werden einen blühenden Dienstleistungssektor und eine lebendige Kultur haben, wohingegen andere zu «Fabrikstädten» degradiert werden, wie es etliche in ganz Michigan gibt, deren Geschäftsmodell nicht an die moderne Zeit angepasst wurde. Als wir die Welt nach Regionen durchforsteten, die gut gegen den Klimawandel gewappnet sind und sich einer fortschrittlichen Regierung rühmen können, schlossen wir korrupte, autoritäre Staaten ebenso aus wie Regionen, die unter einem Anstieg des Meeresspiegels zu leiden haben werden. Wir konzentrierten uns auf Orte mit reichlicher Trinkwasserversorgung, die Talente für künftige Industriebetriebe anlocken könnten. Wir einigten uns auf ... Michigan.

Im größeren Rahmen wurde für uns deutlich, dass ein «neuer Norden» entsteht, eine Ansammlung von Regionen wie das Gebiet um die Großen Seen oder auch Skandinavien, die massiv in erneuerbare Energien, Lebensmittelproduktion und wirtschaftliche Diversifizierung investieren. Nicht allzu lange nachdem der Hurrikan San-

dy im Jahr 2012 überstanden war, zogen Greg und seine Familie aus New York City nach Montreal.

Dieses scheinbar simple Gedankenexperiment birgt einige wertvolle Lektionen. Zunächst einmal ist es, wie schon die Baseball-Legende Yogi Berra wusste, schwierig, Vorhersagen zu treffen - vor allem über die Zukunft. Eine weitere Erkenntnis lautet, dass Orte, die gestern verlassen wurden, schon morgen wiederbelebt werden können. Die Städte des sogenannten *Rust Belt*, also des «Rostgürtels» (nach den vor sich hin rostenden Fahrzeugen und Maschinen), um die Großen Seen stehen mittlerweile emblematisch für eine verheerende Zerstörung: Michigan verliert gegenwärtig jedes Jahr doppelt so viele Einwohner, wie es hinzugewinnt (womit es auch Sitze im Repräsentantenhaus verliert). Dabei könnte Detroit durchaus der große Immobilienmarkt von morgen sein, nichts weniger als eine Klimaoase. Es gibt bereits Anzeichen für ein Comeback der Stadt mit ihren kleinen Bahnen, Kunstmuseen, Luxushotels, der schicken Mode und den üppigen arabischen und asiatischen Speisen. Im Herzen von Detroit gibt es jetzt einen städtischen Sandstrand, wo sich junge Berufstätige zum Essen und Trinken treffen. Industriebetriebe stattdessen Michigans Fabriken neu aus, um Elektroautos in Serie zu produzieren. Als Nächstes kommen womöglich Werke für den 3D-Druck des modularen Wohnungsbaus. Innerhalb von ein paar Jahrzehnten werden sich die US-amerikanisch-kanadischen Beziehungen womöglich so weiterentwickeln, dass Detroit zum Mittelpunkt in einem nahtlosen, blühenden Korridor von Chicago bis Toronto wird.

Das entgegengesetzte Extrem könnte Hongkong sein, eine florierende Weltstadt, die von Beijing arg in die Zange genommen wird. Auch nach der Rückgabe Hongkongs an China im Jahr 1997 blieb die Stadt Asiens führende kapitalistische Drehscheibe - samt allen Vorzü-

gen des Zugangs zum riesigen Markt Festlandchinas, wenn auch mit einigen Einschränkungen der demokratischen Freiheiten. Zwei Jahrzehnte später ist Hongkong ein Schlachtfeld zwischen der einheimischen Jugend, die ihre Freiheit liebt, und einer chinesischen Regierung, die eine bedingungslose Beachtung des nationalen Sicherheitsgesetzes fordert. Lange vor 2047, dem offiziellen Datum, das für die Eingliederung Hongkongs in Festlandchina festgesetzt wurde, wird ein Großteil der dynamischen Jugend der Stadt den Kampf aufgegeben und die eigenen Talente anderswo eingebracht haben, abgelöst von Millionen gefügiger Festlandchinesen.

Die Prognose, welche Orte in den kommenden Jahrzehnten aufblühen oder aber scheitern werden, erfordert einen umfassenden Blick auf die politischen, ökonomischen, technologischen, sozialen und ökologischen Faktoren, die Vorhersage, wie sich diese Faktoren miteinander verbinden werden, und die Entwicklung von Szenarien, die aufzeigen, wie jede der Regionen sich an dieses unendlich komplexe Beziehungsgeflecht anpassen wird. Etliche Wendungen stehen uns noch bevor: heute Lockdown, morgen Massenmigration; heute populistische Demokratie, morgen datengestütztes Regieren; heute nationale Identität, morgen globale Solidarität – und an manchen Orten gerade umgekehrt oder im steten Wechsel zwischen den Gegensätzen. Unter Umständen wird man nicht wissen, ob man den richtigen Schritt – oder die richtigen Schritte – getan hat, bis das Jahr 2050 schließlich da ist.

# 1. Kapitel

## Mobilität ist Schicksal

*«Eine Spezies von Migranten, die letztlich damit zufrieden ist, eine Spezies von Migranten zu sein. In meinen Augen ist das ein Ziel, das zu verfolgen sich lohnt.»*

Mohsin Hamid

## **Geographie ist, was wir daraus machen**

Fragen Sie mal jemanden, der oder die zwischen 1990 und 2005 an der Georgetown's School of Foreign Service in Washington, D. C., das Examen abgelegt hat, an welchen Kurs er oder sie sich ihr Leben lang erinnern wird. Die Augen werden aufleuchten, der Mund verzieht sich zu einem Grinsen, und nur ein Wort wird fallen: «Karten». Ein Kurs, für den es nur einen Credit-Punkt gab und keine Noten (außer bestanden/nicht bestanden), wurde schnell so legendär, dass Studierende alles andere beiseiteließen, um ihn zu belegen. Schon bald schlossen sich Hunderte weiterer Studierender an, die einfach nur zuhören wollten, sodass jedes Jahr ein größerer Lesesaal benötigt wurde. Und der ganze Aufwand, nur um die Vorlesungen des mürrischen Dr. Charles Pirtle live zu erleben – ein Feuerwerk wissenswerter Fakten über jedes einzelne Land, jede Hauptstadt, jedes Gewässer, jede Gebirgskette und jeden Grenzkonflikt auf Erden. Im Jahr 2005 führte die Zeitschrift *Newsweek* den Kurs «Map of the Modern World», also «Karte der heutigen Welt», auf ihrer Liste der «College-Kurse für Masochisten». Wir konnten nicht genug davon kriegen.

Dr. Pirtle verfolgte zwei hehre Ziele: gegen die geographische Ignoranz anzukämpfen und, ebenso wichtig, aufzuzeigen, dass die Weltkarte ein immer wieder neues Zusammentreffen von Umweltschutz, Politik, Technologie und Demographie ist. Ihm habe ich es zu verdanken, dass Prognosen und die Visualisierung des komplexen Wechselspiels dieser Kräfte zu meiner beruflichen Leidenschaft wurden. Immerhin war die Methode, wie Geographie in den 1990er Jahren an der Highschool unterrichtet wurde, nicht sonderlich erhellend. Damals um-

fasste der Unterricht im Wesentlichen Erdkunde (hauptsächlich Geologie; kein Wort vom Klimawandel), dazu ging es immer wieder um Staatsgrenzen. Für die meisten Studierenden beschränkt sich das Studium der Geographie leider auf diese *politische* Geographie, als seien die im Grunde willkürlichen Linien auf unseren Landkarten völlig unveränderbar. In Wirklichkeit sind Staaten durchlässige Behälter, die von den Strömen der Menschen und Ressourcen in ihrem Innern wie nach außen hin geformt werden. Was wäre ein Staat denn ohne sie?

In diesem Buch geht es um die Geographie, die uns am stärksten betrifft: die *Humangeographie*. Die Humangeographie untersucht, wie wir Menschen über die 150 Millionen Quadratkilometer Land auf sechs Kontinenten verteilt sind. Stellen Sie es sich wie Klimatologie vor: eine profunde Wissenschaft über das Verhältnis, in dem wir zueinander und zu dem Planeten stehen. Humangeographie fasst brandheiße Themen wie Demographie (die Alters- und Geschlechterverteilung von Bevölkerungen) und Migration (die Mobilität der Menschen) zusammen, reicht aber noch tiefer bis in unsere ethnographische Zusammensetzung und sogar unsere genetische Anpassung an eine sich verändernde Umgebung. Klimaflüchtlinge und Wirtschaftsmigranten, gemischte Ehen und sogar die Evolution – dies alles fließt in unsere sich rasch entwickelnde Humangeographie ein.

Warum ist Humangeographie gerade heute so wichtig? Weil unserer Spezies eine harte Zeit bevorsteht und wir bestimmte geographische Gegebenheiten nicht länger als selbstverständlich annehmen können. Unsere Zukunft hängt ab von der Wechselwirkung elementarer Schichten wie der natürlichen Geographie (der Ursprung von Nahrung, Wasser, Energie und Bodenschätzen), der politischen Geographie (territoriale Grenzen, die Staaten demarkieren) und der ökonomischen Geo-

graphie (Infrastruktur und Industriezweige). Sie zählen zu den Hauptkräften, die in den vergangenen Jahrtausenden unsere Humangeographie bestimmt haben - und umgekehrt hat unsere Humangeographie diese Schichten geformt.

Tatsächlich waren die Rückkoppelungseffekte zwischen diesen Schichten nie zuvor so heftig und komplex. Die menschliche ökonomische Aktivität hat die Entwaldung und den industriellen Ausstoß von Emissionen beschleunigt, die für die globale Erwärmung, den Anstieg des Meeresspiegels und massive Dürren verantwortlich sind. Vier der wichtigsten amerikanischen Städte sind in höchster Gefahr: New York City und Miami könnten ertrinken, Los Angeles hingegen geht früher oder später das Wasser aus, und San Francisco wird von Waldbränden erstickt. Die gleichen Kettenreaktionen, unter denen in den USA Millionen Menschen zu leiden haben, treffen auch Milliarden in Asien. Man führe sich einmal vor Augen: Asiens spektakulärer wirtschaftlicher Aufstieg in den letzten Jahrzehnten wurde von Bevölkerungswachstum, Urbanisierung und Industrialisierung in einem halsbrecherischen Tempo vorangetrieben. Und alle drei ließen den Ausstoß von Emissionen in die Höhe schnellen. Das hat zu einem Anstieg des Meeresspiegels beigetragen, der die geschäftigen Bevölkerungen der Mega-Küstenstädte am Pazifik und am Indischen Ozean gefährdet. Somit beschleunigt der Aufstieg Asiens zugleich das Versinken Asiens - was immer mehr Asiaten dazu veranlassen wird, über Grenzen zu flüchten, was wiederum Konflikte um Ressourcen auslöst. Wir treiben das System an, dann treibt das System uns an.

Unsere geographischen Schichten sind erheblich aus dem Gleichgewicht geraten. Wir haben in Nordamerika und Europa reiche Länder mit 300 Millionen alten Menschen, Tendenz steigend, und einer verfallenden In-

frastruktur - aber grob geschätzt zwei Milliarden junge, untätig dasitzende Menschen in Lateinamerika, im Nahen Osten und in Asien, die imstande wären, sich um die Alten zu kümmern und den Dienstleistungssektor in Gang zu halten. Wir haben unendlich viele Hektar an nutzbarem Ackerland im praktisch menschenleeren Kanada und in Russland, während Millionen mittelloser afrikanischer Bauern durch Dürren von ihrem Land vertrieben werden. Es gibt Länder mit bewährten politischen Systemen, aber wenig Staatsbürgern, wie Finnland und Neuseeland, während Hunderte von Millionen Menschen unter despotischen Regimen leiden oder in armseligen Flüchtlingslagern leben.

Ist es da ein Wunder, dass derzeit Rekordzahlen an Menschen in Bewegung sind?

Kindern des 20. Jahrhunderts werden diese Redensarten womöglich vertraut sein: «Geographie ist Schicksal» und «Demographie ist Schicksal». Die erste deutet an, dass unser Los von unserem Wohnort und den Ressourcen, die er besitzt, bestimmt wird; die zweite, dass unser Los vor allen Dingen von der Größe und der Altersstruktur der Bevölkerung abhängt. Zusammengenommen geben sie uns zu verstehen, dass wir dort, wo wir sind, festsitzen; mit ein wenig Glück ist es ein vernünftig bevölkertes und ressourcenreiches Land. Sollten wir weiterhin an einen derartigen Determinismus und eine solche geographische Apartheid glauben? Natürlich nicht.

Die meiste Zeit über haben wir passiv beobachtet, wie sich die Humangeographie entwickelt, und die Karte der Welt sowie die Verteilung der Menschheit für selbstverständlich gehalten. Das wird nicht länger ausreichen. Vielmehr müssen wir *aktiv* unsere Regionen neu ausrichten. Wir müssen Menschen und Technologien über die ganze Welt verschieben, um für das Wohl der Menschheit zu sorgen und den Ressourcenverbrauch zu verrin-

gern. Massenmigrationen sind unvermeidlich, und sie sind, heute mehr denn je, unerlässlich. Das Gleiche gilt für massive Baumaßnahmen, um lebenswerte Orte bewohnbar zu machen (oder zu halten). Wenn wir es richtig anstellen, können wir unsere Überlebenschancen als Spezies erhöhen, die schwächelnden Volkswirtschaften wieder ankurbeln und eine vernünftiger Karte für unsere Zivilisation zeichnen. Geographie ist nicht Schicksal. Geographie ist das, was wir daraus machen.

In meinem Buch *Connectography* aus dem Jahr 2016 habe ich ein drittes Axiom vorgeschlagen, um den Lauf der globalen Zivilisation zu erklären: «Vernetzung ist Schicksal.» Unsere gigantischen Infrastrukturnetze – ein mechanisches Exoskelett aus Schienen, Stromleitungen, Internetkabeln und vielem mehr – ermöglichen die rasche Bewegung von Menschen, Waren, Dienstleistungen, Kapital, Technologie und Ideen über den ganzen Globus. Es ist an der Zeit, sie wieder zu nutzen. Vernetzung und Mobilität sind komplementär – zwei Seiten einer Medaille. Ein vierter Grundsatz kristallisiert sich heraus: *Mobilität ist Schicksal*.

In den kommenden Jahrzehnten werden womöglich ganze Regionen der Welt, die heute überbevölkert sind, von Menschen verlassen, während manche entvölkerte Gebiete massiv an Bevölkerung zulegen und zu neuen Zentren der Zivilisation werden könnten. Wer das Glück hat, an einem Ort zu leben, den er oder sie nicht verlassen muss, hat gute Chancen, irgendwann Migranten über den Weg zu laufen. In Anlehnung an Lenin könnte man sagen: «Es mag sein, dass du dich nicht für Migration interessierst, aber die Migration interessiert sich für dich.»

Die Welt von morgen ist nicht nur voller mobiler Menschen, sondern wird geradezu durch die Mobilität von *allem* definiert. Jeder wird ein Mobiltelefon besitzen,

was bedeutet, dass Kommunikation, Internet, medizinischer Rat, Finanzen und vieles mehr überall verfügbar sind; kein Mensch wird noch zu einer «Bank» gehen. Sowohl die Arbeit als auch das Studium spielen sich online ab; die Zahl der digitalen Nomaden wird schlagartig anwachsen. Immer mehr Menschen leben in mobilen Häusern und anderen beweglichen Unterkünften. Sogar «feste» Vermögenswerte sind mehr und mehr austauschbar. Wir können Häuser mit dem 3D-Drucker bauen, Fabriken und Krankenhäuser an jedem Ort errichten, aus der Sonne oder anderen erneuerbaren Quellen Strom gewinnen und uns von Drohnen alles bringen lassen, was wir brauchen. Wenn wir uns bewegen, bewegt sich die Lieferkette mit. Aus ökonomischer Sicht können Arbeit und Kapital unablässig in neue Länder wechseln und so neue Regionen der Produktivität schaffen. Die Vorstellung unserer künftigen Mobilität ist die Linse, durch die wir unsere künftige Zivilisation betrachten müssen.

Sind Sie bereit, sich zu bewegen? Ist Ihr leibliches Wohl aufgrund von politischen und wirtschaftlichen Krisen, technologischen Schwierigkeiten oder Klimawandel in Gefahr? Wären die Rahmenbedingungen für Sie und Ihre Familie anderswo besser? Was hält Sie davon ab, dorthin zu gehen? Wo immer es sein mag, machen Sie sich auf. Die Schwierigkeiten werden nicht aufhören. Für Milliarden Menschen wird bald nichts normaler sein als stetige Mobilität. Bewegung kann zum Selbstzweck werden: Man bewegt sich nicht einfach, sondern ist ständig in Bewegung. Doch vielleicht werden wir, während wir uns bewegen, auf neue Weise entdecken, was es heißt, ein Mensch zu sein.



Die Weltbevölkerung liegt aktuell bei knapp unter acht Milliarden. Fast fünf Milliarden leben in Asien, eine Milliarde in Afrika, 750 Millionen in Europa, 600 Millionen in Nordamerika und 425 Millionen in Südamerika.

Migration bildet Nationen

**Der größte Teil der Menschheit hat niemals eine Staatsgrenze überschritten. Noch heute verbringen die meisten Menschen ihr ganzes Leben in dem Land, in dem sie geboren wurden - was nicht unbedingt bedeutet, dass sie deshalb keine Migranten wären. Menschen zu zählen, die Grenzen überqueren, ist eine unzureichende und verzerrende Methode, Migration zu erfassen. Laut der Internationalen Organisation für Migration (IOM) migrieren etwa dreimal so viele Menschen innerhalb des Landes wie länderübergreifend.<sup>2</sup> Enthalten sind bei Ersteren auch diejenigen, denen nichts anderes übrig bleibt, als sich selbst zu entwurzeln: schätzungsweise 40 Millionen intern vertriebener Menschen (IDPs für «internally displaced people»), hauptsächlich wegen politischer Gewalt, aber auch wegen des Klimawandels, die buchstäblich gezwungen waren, im eigenen Land den Wohnort zu verlassen. Die Geschichte**

von mobilen Menschen handelt ebenso von diesen Migranten wie vom internationalen Jetset.

Die wohl größte Migration der Menschheitsgeschichte überhaupt spielt sich seit Jahrzehnten schlicht aufgrund der Urbanisierung innerhalb der Länder ab. Noch im Jahr 1960 lebte nur eine Milliarde Menschen in Städten; heute liegt die Zahl bei über fünf Milliarden. Für die große Mehrheit der Bevölkerung bringt der Umzug vom Land in die Stadt erhebliche Veränderungen in der eigenen Lebenserfahrung mit sich, von der Bildung über die Arbeit bis hin zur Gesundheitsversorgung.<sup>3</sup> Der Zustrom von Arbeitskräften in die chinesischen Küstenstädte begleitete nicht nur den Aufstieg Chinas zu einer wirtschaftlichen Supermacht - er war der Motor. *China hat mehr innere Migranten, als die ganze Welt an Migranten hat.* Ein solcher Prozess ist auch in Indien bereits weit fortgeschritten, wo Jugendliche nach Delhi, Bangalore, Hyderabad und in andere aufstrebende Wirtschaftszentren strömen. Nichts davon taucht in den Statistiken zur internationalen Migration auf, dennoch zählt dieser Trend aufgrund der höheren Löhne und der Rücküberweisungen an Familien auf dem Land zu den wichtigsten Treibern des Wirtschaftswachstums. Man braucht keine Grenze zu überqueren, um die Macht der Migration zu spüren.

Die Urbanisierung schürt jedoch auch die internationale Migration. Wie der deutsche Geograph Ernst Georg Ravenstein vor mehr als einem Jahrhundert bemerkte, nutzen Menschen die großen Städte als Sprungbrett für Chancen im Ausland.<sup>4</sup> Das unaufhaltsame Wachstum der knapp 50 Megastädte der Welt (jener mit mehr als 10 Millionen Einwohnern) und die Unmenge an Städten in der zweiten Reihe lassen darauf schließen, dass ungefähr eine weitere Milliarde Menschen im kommenden Jahrzehnt in Städte umziehen

**wird. Man kann davon ausgehen, dass viele davon kommen, um sich einen Pass zu verschaffen.**

[...]

# Endnoten

**1** *Anmerkung des Übersetzers:* Um den Lesefluss nicht zu stören, wird in diesem Buch bei der Bezeichnung von Personen und Personengruppen der Einfachheit halber stets die männliche Form verwendet. Selbstverständlich ist dabei die weibliche Form («Leserin», «Bürgerin» usw.) gleichrangig mit einbezogen.

**2** Marie McAuliffe und Martin Ruhs, «World Migration Report 2018», Genf: *International Organization for Migration*, 2017.

**3** Die Kluft zwischen den Löhnen in Städten und auf dem Land wächst weiter und beträgt mittlerweile etwa das Eineinhalbfache in städtischen Zentren, selbst wenn man die geringeren Lebenshaltungskosten in ländlichen Gegenden berücksichtigt. William Gbohoui et al., «A Map of Inequality in Countries», *International Monetary Fund Blog*, 6. November 2019.

**4** Der deutsche Geograph Ernst Georg Ravenstein entwickelte in den 1880er Jahren als Erster ein Modell für das, was heute «etappenweise Migration» genannt wird. Er gab zudem die Prognose ab, dass die Welt im Jahr 2072 die höchste Bevölkerung erreichen wird.